Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2004

105-07026/

Table Of Contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 7

Financial Information 2004 8

Applications Received 9

Special Authorities Processed 10

Applications Received by Region 11

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the *Public Vehicles Act* 12

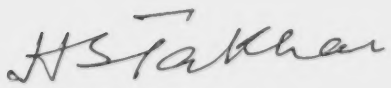
Summaries - Reasons for Decisions 14

To: The Honourable James K. Bartleman
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2004.

Respectfully submitted,



Harinder S. Takhar
Minister

To: The Honourable Harinder S. Takhar
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2004.

Respectfully submitted,

Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.). The Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2004)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

The Ontario Highway Transport Board is a quasi-judicial, arm's length agency of the Government of Ontario, reporting to the Minister of Transportation. The Board's stakeholders are the for-hire, inter-city bus industry.

The Board deals with two types of applications - applications for new or extended authority and applications under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. Section 10 applications deal with the suspension or cancellation of existing operating licences and Section 11 applications deal with unlicensed operations.

After examining all the documents that were submitted by the parties with the application, the Board may determine that a written hearing will satisfy the requirements of natural justice and an oral hearing to determine the matter is not necessary. This process dramatically decreases the costs to the parties and the time involved.

In other applications, where the Board decides this not to be the case, a public hearing is held to determine the matter. These hearings are conducted throughout the province and at the convenience of the parties involved. Many of these hearings were conducted without the use of legal counsel thereby reducing the over-all costs for the participants.

In addition, the Board issues special authorities to carriers, domiciled outside the Province of Ontario, that come into Ontario for a specified trip. Out-of-province applicants are encouraged to apply for permanent authorities.

With the change of the legislation in 1996, the industry has been self-regulating and the Board continues to process applications for new authorities and complaints. However, during 2004, and continuing into 2005, the Board has received an increasing number of complaints, lodged by the industry under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*, against limousine companies. These complaints have alleged that certain limousine companies, particularly those operating the large stretch-limousines, were not properly licensed under the *Public Vehicles Act*.

For the first time during this year an allegation was made under Section 2 of the *Public Vehicles Act* against the federal government for allegedly arranging transportation by means of an unlicensed carrier. The Attorney General of Canada's office argued that Her Majesty the Queen in Right of Canada benefits from "statutory immunity". The Board accepted this argument but at the same time expressed its opinion that any government should have the public interest as a priority and they should comply with the laws. The Board was encouraged to hear that Public Works Government and Services Canada would endeavour to only use the services of licensed carriers in the future.

The total number of applications received by the Board fluctuates from year to year. In 2004, the number of regular applications increased over the previous year by 27% and the number of applications for special authorities increased by 21%.

The application process of the Board is intended to be self-financing and our top priority is efficient service to both the public and the industry. Applications are expedited within the

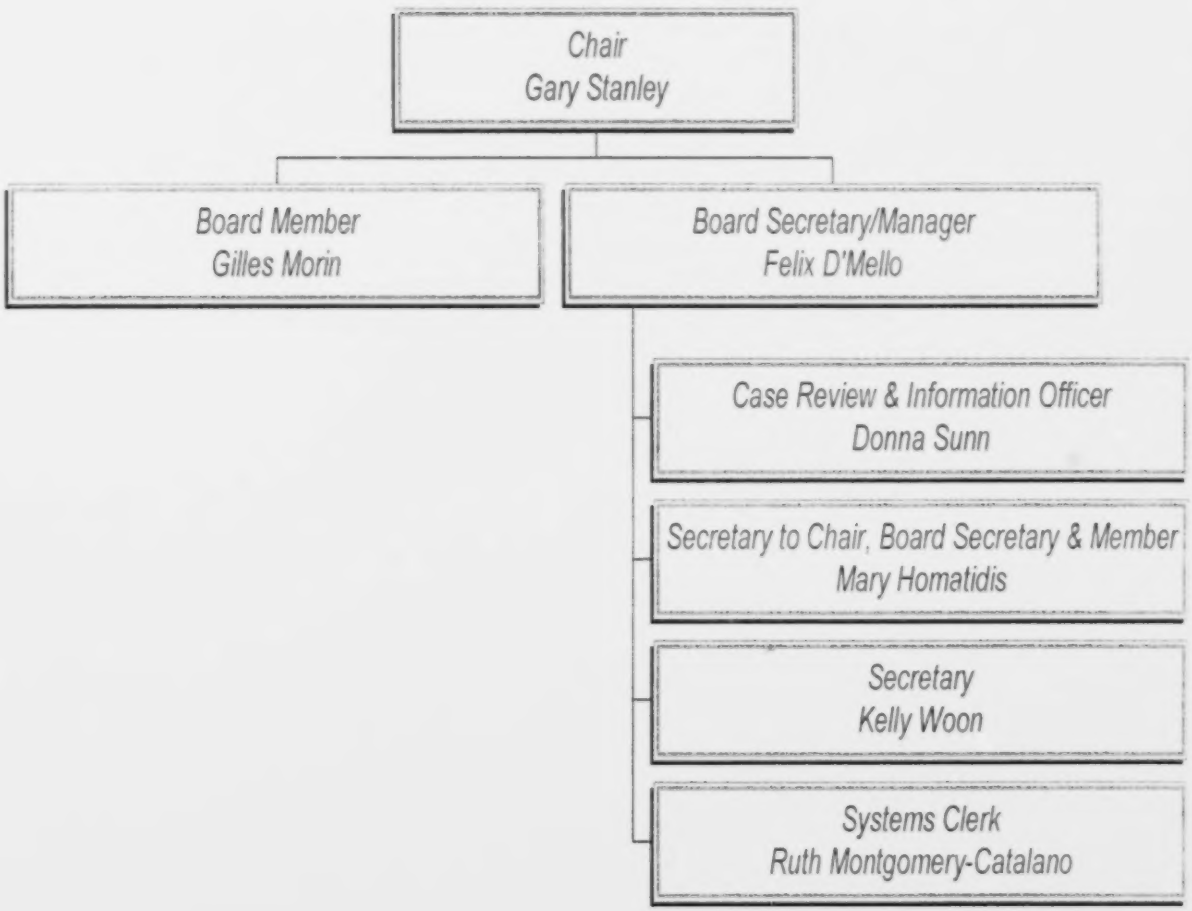
timeline as set out in the Board's Practices and Procedures and all decisions are issued promptly. Under the performance measures and targets set out in the Board's Business Plan, we are committed to issuing at least 90% of our decisions within fourteen days of the last day of the hearing. I am pleased to report that this target was met in 2004.

In the coming years, the Board will continue to serve the public in an efficient manner to ensure that the for-hire, inter-city bus system in the Province of Ontario operates to the benefit of the public.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart

(at December 31, 2004)



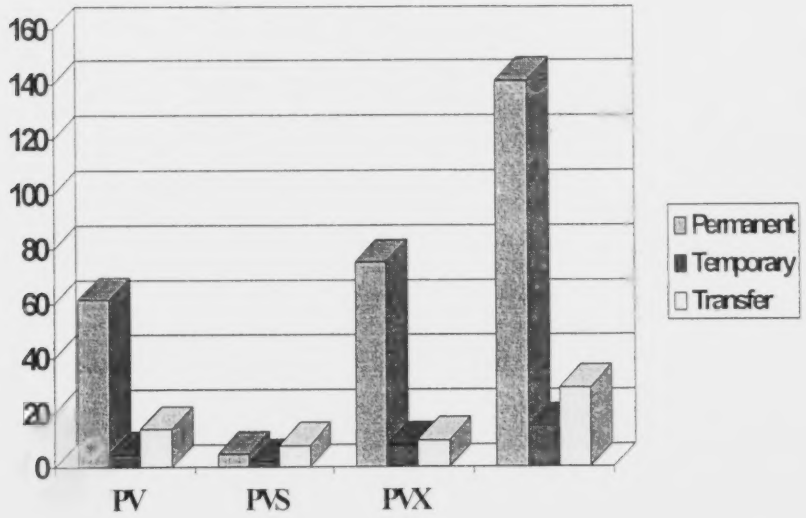
FINANCIAL INFORMATION

Revenues/Recoveries	**2004**	**2003**
Filing Fees	$ 70,084	$ 56,160
Costs Assessed at Hearings	32,103	16,172
Special Authorities	5,650	4,640
U.S. Exchange	2,159	2,489
Total	**$109,996**	**$ 79,461**

Expenses		
Salaries, Wages and Benefits	$306,110	$343,744
Travel and communication	39,845	25,384
Equipment and supplies	55,645	52,285
Total	**$401,600**	**$421,413**

Net Cost of Board's Operations	**$291,604**	**$341,952**

Applications Received

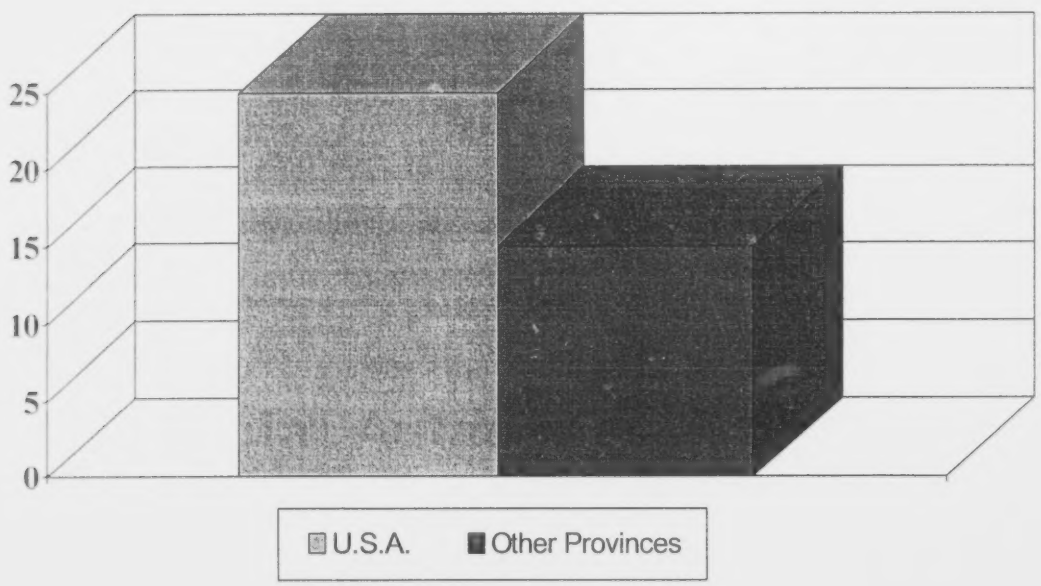


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	61	5	75	141
Temporary	5	2	8	15
Transfer	14	8	10	29
TOTAL	**80**	**15**	**93**	**188**

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	25
Other Provinces	15
TOTAL	**40**

Applications Received by Region

Outside Ontario	33
Alberta	2
Manitoba	1
Quebec	16
U.S.A.	14

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	85
Barrie	3
Durham	4
Halton	4
Hamilton	6
Niagara	7
Peel	11
Toronto	29
York	22

Northern Region	13
Cochrane	7
Manitoulin	2
Parry Sound	2
Sudbury	2

Northwestern Region	7
Kenora	5
Thunder Bay	2

Southwestern Region	21
Brant	1
Bruce	1
Essex	10
Middlesex	6
Oxford	1
Wellington	2

Eastern Region	29
Frontenac	2
Hastings	8
Leeds & Grenville	2
Ottawa	10
Prescott & Russell	2
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Glengarry	3

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act.* These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

1324474 Ontario Ltd.
o/a Ontario Coachway
Belleville, ON

File: 46136-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	McCoy Tower Limousine		
Decision:	Application dismissed		
Costs assessed:		To the Board	$ 400

1343476 Ontario Inc.
o/a Prestige Limousine & Shuttle Service
Ottawa, ON

File: 46226-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	Sovereign Sedan & Limousine		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 1,703

1382941 Ontario Inc.
o/a R & L Charters
Bancroft, ON

File: 45828-RE(2)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	O.H. Kuehl Bus Lines Ltd.		
Decision:	Application dismissed		
Costs assessed:		To the Board	$ 250

4096231 Canada Inc.
o/a Les Autocars ADS
Sherbrooke, QC

File: 45212-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	Autobus LPR Inc.		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 650

941161 Ontario Limited
o/a McCoy Tower Limousine
Kingston, ON

File: 46237-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	Ontario Coachway		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 400

Essex County Tours Corp.
Pelee Island, ON

File: 46234-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*		
Complainant:	C. A. Bailey Limited		
Decision:	Ordered to stop the service immediately		
Costs assessed:		To the Board	$ 400

Public Works and Government Services Canada
Gatineau, QC

File: 46251-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainant:	Sovereign Sedan & Limousine
Decision:	Application dismissed
Costs assessed:	No costs assessed

Robert Q Airbus Inc.
London, ON

File: 44409-RE(1)

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence		
Complainant:	Route Express Inc.		
Decision:	Application dismissed		
Costs assessed:		To the Board	$ 2,650
		To the Complainant	$ 750

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2004 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Public Vehicles Act:	P.V.A.
Motor Vehicle Transport Act:	M.V.T.A.
Scheduled Service:	A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.
Chartered Trip:	A bus transportation service exclusively for a group of persons.

Applicant:	1382941 Ontario Inc. o/a R & L Charters ("R & L") Bancroft, ON	File: 45828-B/C
Respondent:	Trentway-Wagar Inc. ("TWI")	
Application:	Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from the City of Kawartha Lakes and the County of Peterborough.	
Applicant's Case:	R & L, a small family business, runs a school bus operation and also operates a few coaches. It specializes in organizing bus tours and it was seeking an expanded territory to serve the public who were constantly requesting this type of service. R & L believed that the tour business was needed and it could assist various groups in planning financially feasible trips. It would not be a potential economic threat to TWI. It would not expand its fleet though there was the possibility of a few upgrades. It would ensure that the growth of the company would be done responsibly. Twenty-one public witnesses testified in support of the applications including travel agents, clubs, associations, groups, businessmen, teachers, students, seniors, etc. Their evidence can be summarized as follows:	

- they wanted an alternate choice for their transportation needs that was currently not available. This would ensure that competitive rates would be available;
- they, especially the seniors, were unwilling or unable to travel to another location to get on the bus, and preferred a direct pick-up from their home base;
- they preferred dealing with R & L because of its expertise in organizing smaller groups to fill a coach for a tour;
- they had good experiences with R & L in the past, and wished to continue using their services from the expanded area in the future;
- there was a shortage of buses in many instances; and
- they preferred dealing with a smaller company because they got more personal attention.

Respondent's Case:

TWI provided the Board with information about its equipment, schedules, revenues, tariffs, discounts, advertisements and customer bookings. It stated that profits had not been good since September 11, 2001 and the SARS epidemic in 2003 had affected school tours and the Asian bus tours. TWI alleged that there are price wars in a tight market, resulting in non-compensatory rates which do not cover the rising costs of doing business. TWI was no longer in the tour business, i.e. putting tour packages together. TWI felt that you could not be a tour and bus operator at the same time, as other bus companies would not trust you. TWI stated that other licensed carriers did not oppose the applications simply because they were embarrassed about their financial statements. TWI alleged that if the licences were granted, R & L would undercut the current market rate which in turn would impact the cost of doing business. It further alleged that R & L had failed to meet the statutory test of public need and convenience. Buses were currently available and there was no allegation of excessive charging by TWI, and the applications should therefore be denied.

Decision:

When making its decision, the Board considered the need and convenience of the public, the viability of the proposed service and the economic impact on TWI if the licences were granted.

The Public Need

The Board concluded that a portion of R & L's business was derived from assembling tours, and it wanted to extend this service to the public in Kawartha Lakes and Peterborough County. It was obvious to the Board that R & L had the ability to assemble tours for seniors, clubs, etc. even though, at times, the numbers were not there. As TWI did not offer packaged tours, it was the Board's opinion that R & L had proven the public need for individual and packaged tours and that aspect of the application was granted.

With respect to the public need where only one fare is charged for chartering the bus, the Board concluded that the public evidence in this regard was not overwhelming or substantial. However, the public that testified were not large corporate clients, and their needs

would be well served by R & L as TWI primarily served a corporate clientele. These were groups that could not fill a bus on their own, could not afford TWI's rates and drove their own vehicles to a destination or a pick-up point to meet R & L.

The Viability of the Proposed Service

R & L is a family business that has been in existence for 30 years. Its overall financial viability appeared to be positive with good terminal facilities, well maintained vehicles and a good safety record. The Board concluded that R & L was a well-managed, innovative, safety-minded and community involved carrier that deserved a licence to serve the area applied for.

The Impact on TWI if the Licences were Granted

TWI did not provide the Board with any financial evidence of the economic impact on its operations if the applications were granted. Without such information, the Board could not ascertain what economic impact, if any, it would sustain. The Board concluded that TWI was the sole charter operator in the area applied for as many other operators were no longer active.

Based on the public evidence, the Board concluded that there was a need to serve the public in predominantly rural areas and in some instance the urban centres. The need was to serve the public that is elderly, not affluent and who needed the choice of a second carrier.

The applications were granted to operate all class of vehicles but limited to only three Class "A" public vehicles.

Applicant: **941161 Ontario Limited** **File: 46237 & A**
o/a McCoy-Tower Limousine ("Tower")
Kingston, ON

Respondents:
1. McCoy Travel Limited
2. 1324474 Ontario Ltd.
   o/a Ontario Coachway ("Coachway")

Application: Intra and extra-provincial applications to operate chartered trips from points in the Counties of Frontenac, Prince Edward, Hastings, Lennox and Addington and Leeds & Grenville.

As a result of an amendment by the applicant to restrict the application to Class "D" vehicles only, with a maximum seating capacity of 11 passengers exclusive of the driver, McCoy Travel Limited withdrew its objection to the applications.

Applicant's Case: Tower commenced a part-time limousine service in Kingston in 1998. In 2000, Tower acquired five vehicles and customer lists from McCoy Travel Limited and has continued this business since that time. With an increase in its business, Tower opened a satellite office in

Belleville. It was only in July 2004 that Tower became aware of public vehicle operating licence requirements and has diligently endeavoured to correct this. Tower stated that the lack of licences was through no fault of their own and it had relied on legal advice at all times. Tower contended that it had been in business over the years and its operation had not had any economic impact on Coachway. Seven members of the public supported the applications. They had used the services of Tower and wanted to continue to use them if they got their licences.

Respondents' Case:

Coachway alleged that:

- it operates a regularly scheduled service in some of the geographic areas covered by the applications;
- it also operates chartered services from these areas;
- the majority of its business is derived from its shuttle service to the airport;
- it has suffered an adverse economic impact since Tower commenced operations;
- existing competition and tight market conditions have been further exacerbated by the emergence of Tower;
- Tower has been operating and continues to operate the service without the authority to do so;
- Tower's financial forecast is not accurate and consequently the company would struggle to remain economically viable; and
- there was no significant public support for the service.

Decision:

These were applications for chartered trips which are intended to transport groups of people such as clubs, associations, etc. on a trip where only one fare would be charged for chartering the bus. When making its decision the Board considered the public need, the fitness of the applicant, the convenience to the public and the economic impact on Coachway if the licences were granted.

With respect to the allegation that Tower had been operating in contravention of the laws, the Board relied on an Order in Council, dated July 15, 1984 which asks the Board to take into consideration that an applicant should not be disqualified on the basis of alleged violations, if the applicant demonstrates a genuine and conscientious effort to comply with the laws. It was the Board's opinion that Tower was indeed making a genuine effort to legalize its business.

Seven members of the public supported the application stating that they had used the services of Tower, were happy with the service and would continue to use the service if Tower was licensed. The Board emphasized that Coachway had failed to provide the Board with financial evidence to support its allegation that it would be economically impacted if the licenses were granted. Coachway continuously alleged that its scheduled services would be impacted as the majority of its business and its primary source of income was derived from its shuttle services to the Lester B. Pearson International Airport. No mention was made of the impact on its charter business in the market that Tower has applied for.

In the Board's opinion, Coachway did very little charter business and consequently it would not be economically impacted by Tower's applications.

The applications were granted with appropriate restrictions.

Applicant: **Denny Bus Lines Ltd. ("Denny")** **File: 32250-A12/13**
Acton, ON

Respondents:

1. Floyd Sinton Limited ("Sinton")
2. Hammond Transportation Limited ("Hammond")

Application: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on a chartered trip from points in the County of Simcoe.

Applicant's Case: Denny Bus Lines Ltd. has been in business since 1960. Denny's goals were to expand its high quality service, and offer a choice both to its established market and the new emerging market in Simcoe. Denny contended that the area was not well served by carriers, that there was a lack of availability of coaches, and there was a desperate need for more carriers in Simcoe. Denny also stated that it was experiencing a growth in the charter business and consequently wished to expand and offer its services to the public in Simcoe.

Six public witnesses supported the applications and stated that:

- there was a shortage of buses in Simcoe;
- Simcoe was a rapidly growing market;
- Denny was a reliable, experienced carrier and provided quality service; and
- Denny's prices were competitive.

For the above reasons, the public felt that Denny's services were needed in Simcoe.

Respondents' Case: Sinton stated that:

- it operated at three locations in Simcoe, i.e. Barrie, Collingwood and Craighurst;
- it had operated over 1,000 charters in the year to date out of Simcoe. It also operated around 400 school bus trips each month;
- Denny would be an economic threat if it were licensed;
- there was no public evidence with respect to the need for school buses; and
- the business in Simcoe was its "bread and butter" and all its facilities, employees and equipment was based there.

For these reasons the applications should be denied.

Hammond testified that:

- it had been in business in Simcoe since 1971;
- it was fully licensed out of Simcoe and offered a wide range of services;
- charter business had fallen in the last two years resulting in only 50% utilization of its coaches;
- the public evidence was only with respect to the need for coaches;
- with 20% of its revenues being derived from charters and only a 4% profit average, any cuts into the chartered market would have an immediate and significant impact on its operations; and
- the public evidence did not express a need for the service and the applications should be denied.

Decision:

The Board concluded that:

- Denny, a medium-sized company, was endeavouring to expand its authorities to increase its efficiency and utilization of equipment. Simcoe's population is expanding rapidly and Denny wanted to expand its services in this emerging market. Denny had the financial capacity to provide the service, it had operated in compliance of all laws, and the Board concluded that it had met the fitness criteria, i.e. ready, willing and able to provide the service if licensed to do so.

- The public testified that there was a shortage of equipment in Simcoe. Denny was always their first choice because of its equipment, drivers and service and they wanted to continue this relationship in Simcoe. The Board concluded that the public evidence, while not extensive, had met the statutory test of need and convenience.

- The Board took into consideration that a number of carriers who were licensed in Simcoe had not opposed the applications because the applications would not economically impact their operations. It also concluded that Sinton and Hammond would not be able to serve the entire public need in Simcoe on their own.

- As Denny would not station itself in Toronto, it would be at all times deadheading to Simcoe, and as it would not be charging discounted rates, the Board felt that the economic impact on the respondents would be minimal.

The Board decided that Denny had met the test of public necessity and convenience and the applications were granted, but restricted to the use of Class "A" coaches only.

Applicant:	**Earl L. Duplassie** **o/a North Shore Transit ("North Shore")** **Manitouwadge, ON**	**File: 46189**
Respondent:	Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")	
Application:	This was an application to transport passengers on a scheduled service between Manitouwadge, White River, Mobert Reserve, Marathon and Thunder Bay on designated highways in Class "D" vehicles only.	
Applicant's Case:	North Shore proposed to offer a daily service between points in the area applied for. The service would include a door-to-door pick-up and drop-off, and also include a one-night hotel accommodation in Thunder Bay. North Shore predicted that the business would be successful, and it would not impact Greyhound's business because it would be seeking a new type of customer that Greyhound did not currently serve. Fifteen public witnesses testified in support of the application. They stated that: • they wanted a better service than the one they were currently receiving from Greyhound; • rather than drive their own vehicles, it would be more convenient to use the services of North Shore; • it was inconvenient to get to the highway to meet Greyhound and North Shore's proposed pick-ups in the municipality would be ideal to their needs; • the service was essential for medical appointments because of the local pick-up, which was not being offered by Greyhound; • sports teams would use the service, and it would mean that the parents would not have to drive the players to the sports venues; • seniors had difficulty in driving to meet the Greyhound bus, and wanted the convenience of a local pick-up; • the cost of a taxi to meet the Greyhound bus at the intersection was getting to be prohibitive; and • the all-inclusive price package offered by North Shore was preferred to Greyhound's bus-only fare.	
Respondent's Case:	Greyhound stated that: • it offered a total of three buses each day in each direction for a total of six buses. This was part of its Trans-Canada service; • the service was only a break-even operation on most days; • any reduction in the number of passengers would be an erosion of its service on Highway 17; • it suggested that North Shore operate a closed door service between Manitouwadge and Thunder Bay or operate an inter-line service to take passengers from the smaller centres to Highway 17 to connect with Greyhound;	

- the current load capacity was only 30% between points in the area applied for. Any erosion on the route may cause Greyhound to re-think its current service; and
- it thought that the current service was adequate as the public had not contacted Greyhound with its concerns.

Decision:

When making its decision, the Board relied on the following factors:

- the transportation needs of the public;
- the uniqueness or distinction of the proposed service;
- the viability of the proposed service and market sustainability;
- the fitness of the applicant; and
- the impact on the existing carrier if the licence was granted.

The public evidence expressed a need for a service that was currently not available, i.e. dissatisfied with the existing service, the inconvenience of meeting the bus, being dropped off on the highway, the dirty buses, the cost, etc. In the Board's opinion, the needs of the public were not being served and the applicant's proposed service would offer the public a choice of a more convenient method of travel.

The proposed service of the applicant offered a door-to-door service for all passengers. In the Board's opinion, the uniqueness or distinctiveness of this service would serve the needs of the travelling public in the area, particularly the elderly travellers.

The Board had concerns with respect to the financial viability of the operation. However, the Board felt that if the initial investment was restricted, North Shore would reduce its possible financial risks.

Greyhound failed to provide the Board with reliable passenger statistics, i.e. number of passengers it had picked-up or dropped off in the area applied for and consequently the Board was not able to ascertain what losses, if any, it would face if the application was granted. In the Board's opinion, Greyhound did not demonstrate any economic impact on its operations if the licence was granted.

The application was granted but restricted to the use of only 2 Class "D" public vehicles.

Applicant: **Doug W. McLeod**
o/a Dream Limo Service ("McLeod")
Kincardine, ON

File: 46238

Respondent: Kunkel Bus Lines Ltd. ("Kunkel")

Application: An intra-provincial application to transport passengers on chartered trips from the Regional Municipality of Peel and Bruce and Middlesex Counties in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers exclusive of the driver. At the hearing, the application was further amended to only serve the municipalities of Arran-Elderslie, Saugeen Shores, Kincardine and Huron-Kinloss all in Bruce County.

Applicant's Case:

Dream Limo Service offered to limit its operation to the use of stretch limousines only. It currently had only one vehicle with no plans to add to the fleet. The area applied for had no local limousine service and Kunkel was located 60 kilometres away. It was prepared to serve the public, i.e. weddings, corporate and other social needs. It would initiate daily destination trips for shopping, sightseeing or medical appointments. This type of service is not currently available and would not impact Kunkel as it did not provide this type of service. The proposal was financially viable and would offer the public a choice.

Five members of the public supported the application:

- the daily destination trips proposed by Dream Limo service were a particularly interesting concept to the Paisley Chamber of Commerce, especially to assist the seniors for their medical appointments on a regular basis;
- several clubs in the Township of Huron-Kinloss also appreciated the daily destination trip concept as it was currently not available;
- the manager of the Kincardine airport testified that customers used Kunkel's excellent service but felt that it would be beneficial to have another limousine service because of the increased demand and also to offer an alternate choice; and
- a businessperson from Kincardine also wanted an alternate choice because of the difficulty she had had in her dealings with Kunkel.

Respondent's Case:

Kunkel stated that:

- it had always met the public need in the area applied for. It had been in business for over 50 years; it employs local people and is available 24 hours a day, 7 days a week;
- there is no predicted growth in population, and the addition of another carrier would have a negative impact on its operations;
- it doubted Dream Limo Service's ability to provide the service, and its advertising to the public was misleading; and
- limousine service represented only 1% of the passenger transportation business, and Bruce County business was critical for it to survive, and consequently requested the Board to dismiss the application.

Decision:

The Board considered the public need and the economic impact on Kunkel in making its decision.

In the Board's opinion, the public would benefit from having an additional carrier. The proposed daily destination trips demonstrated a public need for a service that was currently unavailable. Kunkel had failed to prove that the granting of the application was not in the public interest. With respect to the economic impact on Kunkel should the licence be granted, Kunkel did not provide the Board with any financial evidence to support this allegation. In the Board's opinion, Dream Limo Service's proposed business is new. Kunkel has not had this business and, consequently, it was not their business to lose.

The application was granted but restricted to the use of only 2 Class "D" vehicles.

Applicant: **Parkview Transit Inc. ("Parkview")** **File: 45515-A**
Collingwood, ON

Respondents:
1. Floyd Sinton Limited ("Sinton")
2. Laidlaw Transit Ltd. ("Laidlaw")

Application: An intra-provincial application to operate chartered trips from the municipalities of Collingwood, Wasaga Beach and Clearview, all in Simcoe County, in Class "D" vehicles only.

Applicant's Case: The public witnesses testified that:

- Simcoe was one of the fastest growing areas in Ontario and would need more services;
- the travel industry expected a growth in the number of trips by student groups that would originate in Ontario;
- they were using Parkview currently, were very satisfied with their service and would like to use them in the area applied for, if it was licensed;
- they were satisfied with Sinton, but thought that they should have a choice of carriers and prices in order to get the best deals;
- they considered Parkview's service reliable, courteous, friendly and one which reacted instantly to emergencies. The drivers were reliable, friendly and courteous; and
- because of the lack of funding, Parkview often donated buses, which was appreciated.

Parkview stated that:

- Laidlaw was not a factor, as it did not effectively service the area applied for in spite of its vast licences. The public was unaware of Laidlaw's services, and consequently, it would not be economically impacted if the application was granted.

- Sinton serves a large area with no restrictions. Its claims of losses in its operations were not tenable. Parkview's special coach would be an advantage to the market because of the discounted price.

Respondents' Case: Sinton, a long-time family-owned business, stated that it had met all the needs of the public. It had lost a substantial amount of business when a company cancelled its contract with them and it commenced to provide its own transportation. Sinton stated that it had faced a drop in revenues from 2002 to 2003. It has several facilities, staff and equipment to meet the needs of the public. The market was not substantial as alleged by Parkview and consequently there was no need for an additional carrier to serve the public need.

Laidlaw stated that it did business in Wasaga Beach and Collingwood which would be impacted if Parkview were granted the licence. It also provided the Board with statistics on equipment utilization, advertising market and its charter rates.

It was the opinion of Sinton and Laidlaw that the public need had not been established and therefore the application should be denied.

Decision:

Based on the evidence, the Board concluded that the area in question was expanding rapidly and there would be additional demands for passenger transportation services. The public had varying degrees of need. They used Parkview locally and desired to use them for longer trips. They also wanted a choice of carriers and there was a place for all in the market place. The public need was not substantial but, taken as a whole, and in the opinion of the Board, Parkview had met the statutory test of public need and convenience.

The Board then addressed the issue of the economic impact on the respondents if the licences were granted, and finally, why it would not be in the public interest to grant the application.

It was the Board's opinion that Laidlaw's operations would not be impacted at all because it did very little business in the area and its clients would continue to use their services. The Board stated that Sinton failed to provide the Board with reliable financial information and consequently the Board was not able to ascertain the economic impact, if any, it would sustain if the application was granted. The respondents failed to prove that the granting of the application was not in the public interest. The Board was of the opinion that the public would benefit from having an additional carrier.

The application was granted.

Applicant:

1301923 Ontario Ltd.
o/a Sovereign Sedan & Limousine
("Sovereign")
Ottawa, ON

File: 46251-RE(1)

Respondent:

Public Works and Government Services Canada ("Public Works").

Application:

Sovereign alleged that Public Works had hired the services of an unlicensed carrier to provide passenger transportation and had therefore contravened Section 2 of the *Public Vehicles Act*.

Applicant's Case:

Sovereign alleged that Public Works had used the services of Prestige Limousine and Shuttle Service and Caddy Cab Millennium Limousine who do not hold the proper licences to undertake the trips. Sovereign stated that the written conditions of carriage contract with Public Works in fact insisted that the carriers had to hold the valid licences and the contracts would be governed by the laws in force in Ontario. Despite this, Public Works blatantly hired unlicensed carriers, and should therefore be found to have contravened the *Public Vehicles Act* and pay the penalty.

Respondent's Case: Public Works stated that:

- Her Majesty the Queen in Right of Canada benefits from "statutory immunity", pursuant to the *Interpretation Act*;
- Her Majesty the Queen in Right of Canada is also entitled to inter-jurisdictional immunity because the Legislature of Ontario is not competent to pass legislation purporting to regulate Her affairs;
- no mandatory Order may be made against the Crown; and
- Sovereign is not an "interested person" for the purpose of the hearing.

Decision: The Board stated that:

Section 2 of the *P.V.A.* places the onus on the arrangers of passenger transportation to ensure that they always use the services of licensed carriers. The purpose is to ensure that only licensed, qualified carriers with the proper insurance provide passenger transportation services. This legislation, introduced in 1996, has served the public interest well, resulting in severe consequences for the arranger, i.e. company closures, orders to cease the illegal practice and recovery of assessed costs. By using licensed carriers only, the legislation has ensured the safety of the people of Ontario.

The arranger being charged with contravening the *P.V.A.* in this case is Public Works and represented by the Attorney General of Canada. The Board accepted Public Works' submissions that it had statutory immunity and consequently was not in contravention of the *P.V.A.* However, the Board expressed the following concerns:

- The utilization of unlicensed carriers by Public Works solely on a cost basis and with total disregard for ensuring that the carriers were properly licensed and insured was not in the spirit of the law;
- The fact that the unlicensed carriers may not hold the proper licences, the correct amount of insurance coverage, employ qualified drivers or maintain safe vehicles was of serious concern to the Board;
- The fact that the vehicle involved could be detained by enforcement officers for operating in contravention of the laws resulting in delays or discomfort to the travelling public was quite possible; and
- The Board administers both the provincial and federal statutes with respect to passenger transportation. Consequently, as governments have the public interest as its first priority, they should lead the way with respect to compliance with the laws. After all, a simple telephone call to the Board's offices would eliminate any doubts as to the legality or illegality of an operator. However, in the final analysis, the Board was very encouraged that hence forward Public Works would endeavour to use the services of licensed carriers only.

The application was denied.

Applicant:	**R.J.C. Connections Transportation Service Inc. ("RJC") Barrie, ON**	File: 46216
Respondents:	1. Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC") 2. Allandale School Transit Limited ("Allandale")	
Application:	Transportation of passengers on a scheduled service between the County of Simcoe, the Regional Municipalities of Peel and York and Toronto and limited to Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 7 passengers inclusive of the driver.	
Applicant's Case:	Thirteen public witnesses testified in support of the application: • they primarily travelled to the Lester B. Pearson International Airport or Union Station, had used the services of RJC and liked the service and would use its services if it were licensed; • the majority of the witnesses had not used the services of the respondents and, for those that had used them, have had difficulties with the service; • RJC offered good equipment, quality drivers, a direct service to the destinations and generally offered an excellent service; and • if RJC were to be licensed, it would not be an economic threat to the respondents as there was room in the market for more than one company because the market was growing and the community is affluent. RJC testified that: • it operated 6 vehicles, offered an on-demand, pre-arranged service and employed fourteen people. It has a preventive maintenance programme and vehicles and driver abstracts are scrutinized very carefully; • it serves a broad-based clientele - professionals, politicians, businessmen, seniors, travel agents, and individuals; • its research indicated that there are three distinct markets, i.e. shuttle service, limousines and shuttle plus service, which it provides. It offers a private or semi-private, pre-arranged, on-demand service with newspapers and coffee provided and the passengers are willing to pay the price for this service; • the respondents do not provide this type of service. They do multiple pick-ups en-route to the airport or the passengers have to get to the bus station to board the bus; and • in its opinion, there was room for all the companies in the market place. It was not interested in providing the type of service offered by the respondents and it was offering a different choice of service to the travelling public and it would not economically impact the respondents.	
Respondents' Case:	Allandale stated that: • it provided a shuttle service to the Lester B. Pearson International Airport from points in Simcoe 24 hours a day. It had been	

negatively impacted by the events of September 11, 2001. It advertises its services extensively in the yellow pages, its website and other media. Any loss of business to RJC would impact its operations. It had been struggling to increase its revenues because it relied on its school bus operations to subsidize its airport service. It alleged that RJC had been operating illegally in the past and was continuing to do the same to date.

ONTC stated that:

- it provided seven daily trips, eleven on Fridays and nine on Sundays between Orillia/Barrie and Toronto. It had made huge investments in buses and terminals and any decrease in ridership would have a negative impact on its operations. It did not provide a direct service to the Lester B. Pearson International Airport, but passengers could transfer onto a Go Bus to get to the airport. It has been concentrating on customer service and trying to attract more customers.

The respondents asked the Board to deny the application.

Decision:

The Board concluded that ONTC's opposition to the application had no merit. Its service was from terminal to terminal, with no personalized services and with no direct service to the airport. The public demand was for a pre-arranged, on-demand pick-up at a passenger's home and a drop-off at a selected location, a service that ONTC could not provide. In spite of ONTC's very low rates compared to that of RJC, the public still insisted on travelling with RJC. ONTC provided no statistics with respect to loss of revenues should the licence be granted. The Board concluded that there would not be any financial impact.

Allandale also failed to present evidence of any economic impact that the application, if granted, would have on its operations. RJC has been in business for a number of years and has not economically impacted Allandale's operations. The service was different and the clientele was not the same.

The Board concluded that RJC had unknowingly operated without a licence and had immediately applied for the appropriate licence when it became aware of the licence requirements. The public evidence expressed a high level of satisfaction with the services of RJC and they were prepared to pay the premium rate to get the personalized on-demand service.

The Board, having considered the applicant's fitness, the needs of the public, the level of competition, the adequacy and quality of the existing service and the economic impact on the respondents if the application were granted, concluded that the issuance of the operating licence to RJC would serve public necessity and convenience and the application was granted.

Applicant:	**Wills Motor Limited ("Wills")** **Binbrook, ON**	**File: 20178-Y/Z**
Respondents:	1. Cherrey Bus Lines Inc. ("Cherrey") 2. Kunkel Bus Lines Ltd. ("Kunkel") 3. Maxima Tours Inc.	
Application:	Intra and extra-provincial applications for chartered trips for and on behalf of MacDonald Tours Inc. ("MacDonald") from points in the City of Hamilton, the Regional Municipalities of Halton, Waterloo and Niagara and the Counties of Grey, Bruce, Huron, Perth, Dufferin, Wellington, Brant, Oxford, Haldimand and Norfolk. The chartered trips were limited to educational tours only.	
Applicant's Case:	The witness from MacDonald stated that it uses the services of several bus companies for its educational tours. Its primary concern was to obtain quality equipment for its needs. The current operators were unable to meet its needs and very often brokered out the trips to other companies, often resulting in poor quality equipment being provided and the loss of its customers. It was supporting the applications because it wanted the services of a carrier that could guarantee quality equipment. From previous experiences, Wills had provided an excellent service. It had used the services of the respondents in the past but had faced the problems of costs and no guarantees. It needed firm commitments from carriers well in advance so that it could lock-in its prices. It would continue to use the services of the respondents in addition to Wills, if licensed. 80-85% of its business was in the months of May and June and it wanted to ensure quality equipment and that is why it was supporting the applications. Wills testified that it wanted to ensure that MacDonald always received good equipment and did not mind if the services of the respondents were considered first as it was prepared to handle the overflow. Wills testified that, even after obtaining the licences, it could not foresee any economic impact on the respondents' operations.	
Respondents' Case:	Cherrey stated that: • it was licensed to serve the area applied for. It stated that the educational tour business was highly competitive, and very often the tour operators could "tie up" coaches with several carriers before making its decision as to which carrier it should use. Last minute changes due to a drop in interest by the students or due to unforeseen circumstances were also a concern. It could serve all the requests from the public if asked to do so. Kunkel stated that: • it was licensed for Grey and Bruce Counties. It had done business for MacDonald in the past but had since had a falling-out as a result of last minute cancellations. It had low utilization of equipment and licensing another carrier would hurt its operations.	

Decision:

The Board was concerned that MacDonald was not being provided the type of equipment that it needed for its use. MacDonald's need for the choice of an additional carrier was, in the opinion of the Board, reasonable as that would safeguard its contracts and avoid loss of future income. Its business was dependant on equipment and service and the Board was satisfied that there was a genuine public need for the service.

The Board stated that the respondents failed to prove that the public would not gain as a result of Wills being licensed. As there was very little financial data provided by the respondents, the Board was unable to ascertain the economic impact they would sustain if the applications were granted. Based on the testimony of Wills and MacDonald, the applications were primarily to provide an additional carrier, and Wills was willing to accept only the overflow of business that the respondents could not accommodate.

Based on the public need and convenience, and the fact that the economic impact on the respondents would be negligible, the applications were granted.

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2004

Table des matières

La Commission 4

Message du président 5

Organigramme 7

Information financière pour l'année 2004 8

Demandes reçues 9

Demandes de permis spéciaux traitées 10

Demandes de permis reçues par région 11

Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* 12

Résumés de décisions rendues 14

À: L'honorable James K. Bartleman
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2004.

Respectueusement,

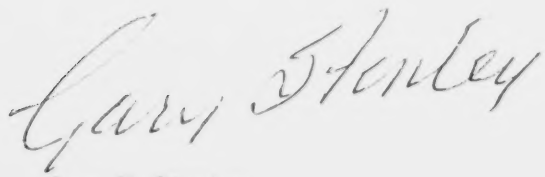
H Takhar

Harinder Takhar
Ministre

À: L'honorable Harinder S. Takhar, ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2004.

Respectueusement,



Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2004)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario est une agence quasi-judiciaire et indépendante du gouvernement de l'Ontario se rapportant au ministre des transports. Les intervenants auprès de la Commission représentent l'industrie du transport inter-urbain de passagers.

La Commission reçoit deux types de demandes - des demandes afin d'obtenir des nouveaux permis ou des privilèges additionnels et des demandes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Les requêtes présentées en vertu de l'article 10 ont pour but d'obtenir la suspension ou l'annulation de permis existants et les requêtes en vertu de l'article 11 visent des opérateurs ne détenant pas de permis.

Après avoir examiné les documents qui ont été déposés par les parties, la Commission peut déterminer qu'une audience écrite satisfera les exigences de la justice naturelle et qu'une audience publique n'est pas nécessaire afin de décider du dossier. Ce processus diminue de manière importante les coûts pour les parties ainsi que sa durée.

Dans le cas de d'autres demandes, la Commission peut décider qu'il y a lieu de tenir une audience publique afin de décider du dossier. Ces audiences se tiennent à travers la province afin d'accommoder les parties au dossier. Plusieurs de ces audiences se sont tenues sans la participation d'avocats et cela a eu pour effet de réduire les coûts pour les participants.

De plus, la Commission émet des permis spéciaux aux transporteurs, domiciliés à l'extérieur de l'Ontario, qui viennent en Ontario pour un voyage spécifique. Ces transporteurs sont encouragés à faire des demandes de permis permanents.

Suite au changement de législation en 1996, l'industrie s'auto-réglemente et la Commission continue à traiter des demandes afin d'obtenir des nouveaux permis et des plaintes. Cependant au cours de l'année 2004, et cela continue en 2005, la Commission a reçu un nombre croissant de plaintes déposées par l'industrie en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* contre des compagnies opérant des limousines. Ces plaintes ont allégué que certaines de ces compagnies, particulièrement celles opérant des limousines allongées, ne détenaient pas les permis d'exploitation nécessaires en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

Pour la première fois cette année une requête a été présentée en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* contre le gouvernement fédéral pour avoir organisé du transport en utilisant un transporteur ne détenant pas un permis. Le bureau du procureur général du Canada a plaidé que sa Majesté la Reine aux droits du Canada bénéficie de l'immunité statutaire. La Commission a accepté cet argument mais la Commission a quand même émis l'opinion qu'un gouvernement devrait avoir comme priorité l'intérêt public et devrait se soumettre à la loi. La Commission a été contente d'entendre que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada s'efforcerait dans le futur de n'utiliser que les services de transporteurs détenant des permis.

Le nombre total de demandes reçues par la Commission fluctue d'année en année. En 2004, le nombre de demandes régulières a augmenté de 27% sur l'année précédente et le nombre de demandes de permis spéciaux a augmenté de 21%.

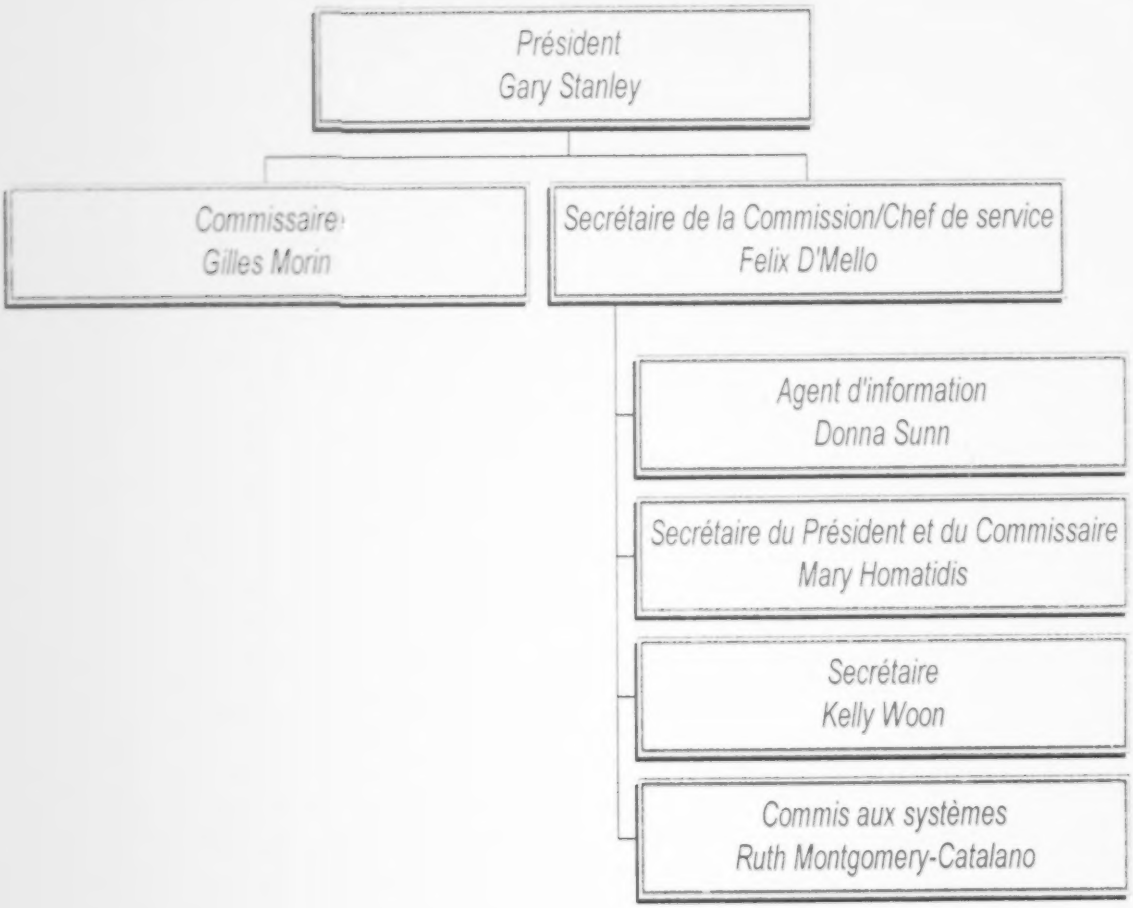
Le processus de demande de la Commission veut s'autofinancer et notre priorité est d'offrir un service efficace au public et à l'industrie. Les demandes sont traitées de manière expéditive en suivant les délais établis par les directives et les procédures de la Commission et toutes les décisions sont rendues promptement. En vertu des mesures de performance et des objectifs indiqués dans le plan d'affaire de la Commission, nous nous sommes engagés à rendre 90% des décisions dans les quatorze jours après la conclusion de l'audience. Je suis ravi de rapporter que notre objectif a été atteint en 2004.

Dans les années à venir, la Commission continuera de servir le public d'une manière efficace afin de s'assurer que le système de transport rémunéré par autobus de la province de l'Ontario opère au bénéfice du public.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2004)



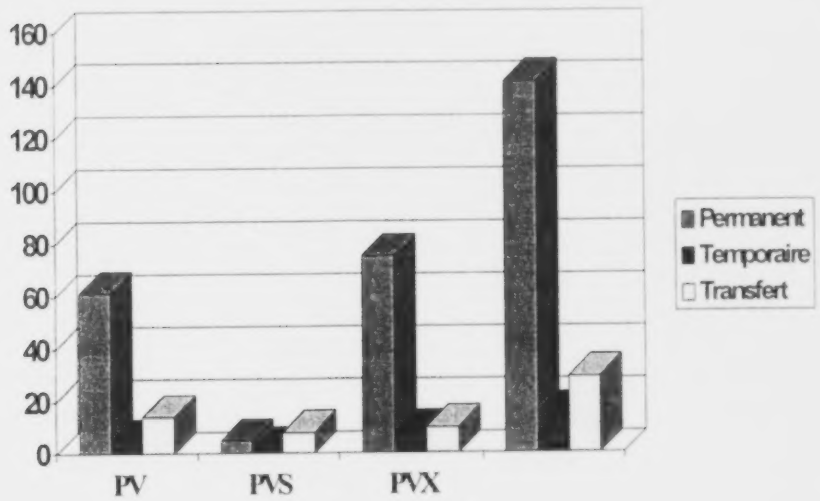
INFORMATION FINANCIÈRE

Revenus/Recouvrements	**2004**	**2003**
Frais de dépôt/demandes	70,084$	56,160$
Frais d'audiences imposés	32,102	16,172
Demandes de permis spéciaux	5,650	4,640
Échange américain	2,159	2,489
Total	**109,996$**	**79,461$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	306,110$	343,744$
Voyages et communications	39,845	25,384
Équipement et fournitures	55,645	52,285
Total	**401,600$**	**421,413$**

Coût net d'exploitation de la Commission	**291,604$**	**341,952$**

Demandes reçues

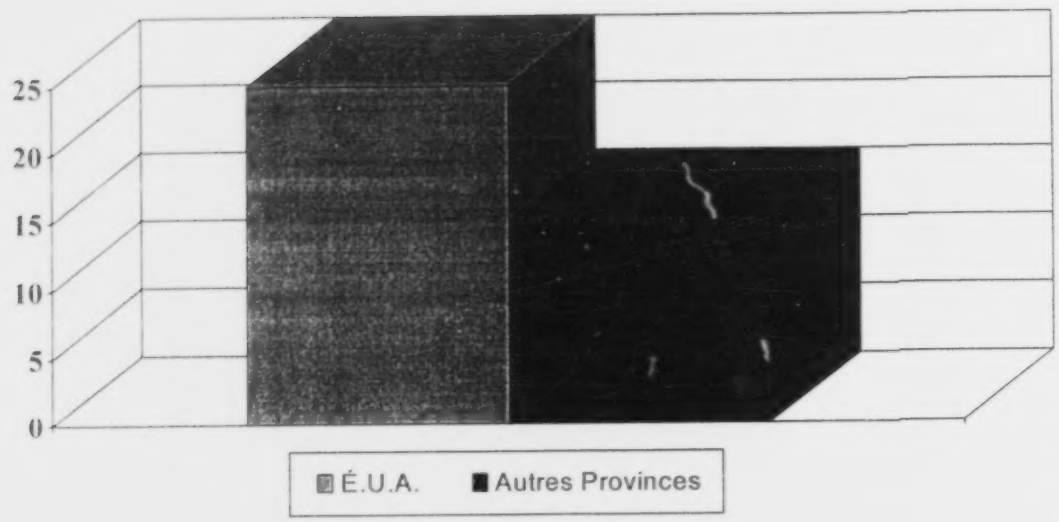


Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	61	5	75	**141**
Temporaire	5	2	8	**15**
Transfert	14	8	10	**29**
TOTAL	**80**	**15**	**93**	**188**

Legende:

PV	Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)
PVS	Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)
PVX	Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.	25
Autres Provinces	15
TOTAL	**40**

Demandes reçues par région

Extérieur de l'Ontario	33
Alberta	22
Manitoba	1
Québec	16
Etats-Unis	14

Ontario - Frontières régionales

Région Centre	**85**
Barrie	3
Durham	4
Halton	4
Hamilton	6
Niagara	7
Peel	11
Toronto	29
York	22

Région Nord	**13**
Cochrane	7
Manitoulin	2
Parry Sound	2
Sudbury	2

Région Nord-Ouest	**7**
Kenora	5
Thunder Bay	2

Région Sud-Ouest	**21**
Brant	1
Bruce	1
Essex	10
Middlesex	6
Oxford	1
Wellington	2

Région Est	**29**
Frontenac	2
Hastings	8
Leeds & Grenville	2
Ottawa	10
Prescott & Russell	2
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Glengarry	3

Résumés - Demandes en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

1324474 Ontario Ltd.
o/a Ontario Coachway
Belleville, ON

Dossier: 46136-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignante:	McCoy Tower Limousine
Décision:	Requête rejetée
Frais à être payés:	À la Commission 400$

1343476 Ontario Inc.
o/a Prestige Limousine & Shuttle Service
Ottawa, ON

Dossier: 46226-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignante:	Sovereign Sedan & Limousine
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
Frais à être payés:	À la Commission 1,703$

1382941 Ontario Inc.
o/a R & L Charter
Bancroft, ON

Dossier: 45828-RE(2)

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis
Plaignante:	O.H. Kuehl Bus Lines Ltd.
Décision:	Plainte rejetée
Frais à être payés:	À la Commission 250$

4096231 Canada Inc.
o/a Les Autocars ADS
Sherbrooke, QC

Dossier: 45212-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*	
Plaignante:	Autobus LPR Inc.	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	650$

941161 Ontario Limited
o/a McCoy Tower Limousine
Kingston, ON

Dossier: 46237-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*	
Plaignante:	Ontario Coachway	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	400$

Essex County Tours Corp.
Pelee Island, ON

Dossier: 46234-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*	
Plaignante:	C.A. Bailey Limited	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	
Frais à être payés:	À la Commission	400$

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Gatineau, QC

Dossier: 46251-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*	
Plaignante:	Sovereign Sedan & Limousine	
Décision:	Plainte rejetée	
Frais à être payés:	Aucun	

Robert Q Airbus Inc.
London, On

Dossier: 44409-RE(1)

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de son permis	
Plaignante:	Route Express Inc.	
Décision:	Plainte rejetée	
Frais à être payés:	À la Commission	2,650$
	À la plaignante	750$

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2004 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport en commun:	LVTC
Loi sur les transports routiers :	LTR
Service sur horaire:	**Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**
Service nolisé:	**Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Demanderesse: **1382941 Ontario Inc.**
o/a R & L Charters (« R & L »)
Brancroft, ON

Dossier: 45828-B/C

Opposante: Trentway-Wagar Inc. (« TWI »)

Demande: Demande de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de la ville de Kawartha Lakes et le comté de Peterborough.

Preuve de la demanderesse: R & L, une petite entreprise familiale, exploite une entreprise de transport scolaire et exploite aussi quelques autobus. L'entreprise se spécialise dans l'organisation de tours et désirait obtenir un territoire additionnel afin de servir le public demandant constamment ce type de service. R & L croyait qu'il y avait un besoin pour l'organisation de tours et qu'elle pourrait assister différents groupes dans la planification de voyages viables d'un point de vue financier. Elle ne serait pas une menace économique potentielle à l'entreprise de TWI. Elle ne ferait pas l'acquisition d'équipement supplémentaire mais il était possible qu'il y ait des améliorations. Elle s'assurerait que la croissance de l'entreprise se ferait de manière responsable.

Vingt et un témoins du public ont témoigné au support des demandes, incluant des agents de voyages, des clubs, des associations, des groupes, des hommes d'affaires, des enseignants, des étudiants, des retraités etc. Leur preuve peut se résumer de la manière suivante :

- Ils voulaient une alternative pouvant rencontrer leurs besoins en transport et qui n'était pas présentement disponible;
- Ils ne voulaient pas, et cela était vrai plus particulièrement pour les retraités, ou ne pouvaient pas se rendre à un autre endroit pour prendre l'autobus et préféraient que l'autobus les prennent directement à leurs domiciles;
- Ils préféraient faire affaire avec R & L parce que l'entreprise avait l'expertise dans l'organisation de petits groupes pour remplir un autobus pour un voyage;
- Par le passé, ils ont eu de bonnes expériences avec R & L et ils souhaitaient utiliser ses services dans le futur à partir du secteur faisant l'objet de la demande;
- Dans plusieurs cas, il y avait une pénurie d'autobus; et
- Ils préféraient faire affaire avec une compagnie plus petite parce qu'ils recevaient un service plus personnalisé.

Preuve de l'opposante:

TWI a fourni à la Commission de l'information relativement à son équipement, ses horaires, ses revenus, ses tarifs, ses rabais, sa publicité et ses réservations. Elle a déclaré que ses profits n'ont pas été très bons depuis le 11 septembre 2001 et l'épidémie du SRAS de 2003 a affecté les tours scolaires et les tours des touristes asiatiques. TWI a allégué qu'il y a des guerres de prix dans un marché serré résultant en des taux non-compensatoires qui ne couvrent pas l'augmentation des coûts reliés à l'exploitation de l'entreprise. TWI n'organise plus des voyages organisés. TWI a déclaré que quelqu'un ne peut être en même temps un organisateur de voyages et un exploitant d'autobus simplement parce que les autres compagnies de transport par autobus ne vous feraient pas confiance. TWI a déclaré que les autres détenteurs de permis n'ont pas opposé les demandes parce qu'ils se sentaient embarrassés par leurs états financiers. TWI a allégué que si les permis étaient accordés, R & L couperait les taux actuels du marché ce qui aurait un impact sur les coûts de faire affaire. De plus, TWI a allégué que R & L n'a pas rencontré le test statutaire de commodité et nécessité publiques. Il y a des autobus présentement disponibles et il n'y a pas d'allégations que les taux de TWI sont excessivement élevés. Les demandes devraient être rejetées.

Décision:

En prenant sa décision la Commission doit considérer les besoins et la commodité du public, la viabilité du service proposé et l'impact économique sur TWI si les permis étaient accordés.

Le besoin public

La Commission a conclu qu'une portion des revenus de R & L provient des forfaits organisés et qu'elle voulait étendre ce service au public de Kawartha Lakes et du comté de Peterborough. Il était évident à la Commission que R & L avait la compétence pour organiser des forfaits pour les retraités, des clubs etc. même si, quelques fois, il n'y avait pas suffisamment de preneurs. Du fait que TWI n'offrait pas de voyages organisés, la Commission était d'opinion que R & L a prouvé un besoin public pour les tours individuels et organisés et cette partie de la

demande a été accordée.

Relativement au besoin public lorsque seulement un prix est chargé pour le nolisement de l'autobus, la Commission a conclu que la preuve du public n'était pas accablante ou substantielle. Cependant, le public qui a témoigné n'était pas des gros clients corporatifs et leurs besoins seraient bien desservis par R & L du fait que TWI dessert une clientèle corporative. Ces groupes ne pouvaient remplir un autobus à eux seuls, ils ne pouvaient pas se permettre les taux de TWI et utilisaient leurs propres véhicules pour se rendre à destination ou à l'endroit d'embarquement de R & L.

La viabilité du service proposé

R & L est une entreprise familiale qui existe depuis 30 ans. Sa viabilité financière globale semble être positive avec ses bonnes installations, ses véhicules bien entretenus et un bon dossier de sécurité. La Commission a conclu que l'entreprise de R & L était bien gérée, innovatrice, portée sur la sécurité et un transporteur impliqué dans sa communauté qui méritait un permis pour desservir le secteur faisant l'objet de la demande.

L'impact sur TWI si les permis étaient accordés

TWI n'a pas fourni à la Commission de données financières démontrant l'impact économique sur ses opérations si les demandes étaient accordées. Sans cette information, la Commission ne pouvait identifier l'impact économique, s'il y lieu, qu'elle subirait. La Commission a conclu que TWI était le seul fournisseur de voyages nolisés dans le secteur faisant l'objet des demandes du fait que plusieurs exploitants n'étaient plus actifs.

En se basant sur la preuve du public, la Commission a conclu qu'il y avait un besoin du public à desservir dans des secteurs plutôt ruraux ainsi que dans certains cas des centres urbains. Le besoin démontré était celui d'un public âgé, avec peu de moyens et qui avait besoin d'un second choix de transporteur.

Les demandes ont été accordées permettant l'utilisation de toutes les catégories de véhicules mais limitée à seulement trois autobus de catégorie «A».

Demanderesse: **941161 Ontario Limited**
o/a McCoy-Tower Limousine
(« Tower »)
Kingston, ON

Dossiers: 46237 & A

Opposantes:

1. McCoy Travel Limited
2. 1324474 Ontario Ltd.
   o/a Ontario Coachway ("Coachway")

Demande:

Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial pour transporter des passagers à partir des comtés de Frontenac, de Prince Edward, de Hastings, de Lennox et Addington et de Leeds et Grenville.

Suite à une modification apportée à la demande par le demandeur limitant la demande à l'utilisation d'autobus de catégorie «D» seulement, ayant une capacité maximale assise de 11 passagers, excluant le conducteur, McCoy Travel Limited a retiré son opposition aux demandes.

Preuve de la demanderesse:

Tower a commencé un service de limousine à temps partiel à Kingston en 1998. En 2000, Tower a fait l'acquisition de cinq véhicules et de la liste des clients de McCoy Travel Limited et a continué l'entreprise depuis ce temps. Suite à une augmentation de l'achalandage, Tower a ouvert un bureau satellite à Belleville. Ce n'est qu'en juillet 2004 que Tower s'est rendu compte de l'exigence de détenir un permis de transport et a depuis mis les efforts nécessaires afin de corriger la situation. Tower a déclaré que le défaut de détenir les permis requis n'était pas de leur faute et qu'en tout temps Tower s'était appuyé sur les avis juridiques obtenus. Tower a déclaré qu'il était en affaire depuis un certain nombre d'années et que ses opérations n'avaient pas eu d'impact économique sur Coachway. Sept membres du public ont supporté les demandes. Ils avaient utilisé les services de Tower et ils voulaient continuer à les utiliser.

Preuve de l'opposante:

Coachway a allégué:

- Qu'il exploite un service régulier sur horaire dans certains secteurs couverts par les demandes;
- Qu'il exploite aussi un service nolisé à partir de ces secteurs;
- Que la majorité de sa clientèle provient de son service de navette aéroportuaire;
- Qu'il a souffert un impact économique négatif depuis que Tower a commencé ses opérations;
- Que la compétition actuelle et les conditions serrées du marché ont été exacerbées par l'émergence de Tower;
- Que Tower a opéré et continue d'opérer le service sans le permis nécessaire;
- Que les prévisions financières de Tower ne sont pas exactes et conséquemment la compagnie devra se battre afin de demeurer économiquement viable; et
- Qu'il n'y avait pas de support significatif de la part du public.

Décision:

Il s'agissait de demandes de permis de transport nolisé afin de transporter des groupes de personnes tels que des clubs, des associations etc. et ne payent qu'un seul tarif pour le nolisement de l'autobus. Lorsque la Commission prend sa décision elle considère les besoins du public, l'aptitude du demandeur, la commodité pour le public et l'impact économique sur Coachway si les permis étaient accordés.

Relativement à l'allégation que Tower a opéré en contravention de la loi, la Commission s'appuie sur un arrêté en conseil daté du 15 juillet 1984 qui demande à la Commission de tenir compte qu'un demandeur ne devrait pas être disqualifié à cause de violations de la loi, si le demandeur démontre un effort authentique et conscient d'observer la loi. La Commission était d'opinion qu'en effet Tower faisait des efforts afin de légaliser son entreprise.

Sept membres du public sont venus supporter la demande déclarant qu'ils avaient utilisé les services de Tower, qu'ils en étaient satisfaits et qu'ils continueraient à utiliser les services de Tower si les permis étaient accordés. La Commission a souligné que Coachway n'a pas fourni à la Commission des données financières au support de ses allégations qu'il y aurait un impact économique sur ses opérations si les permis étaient accordés. Coachway a continuellement allégué que, du fait que son service sur horaire constituant la plus grande partie de son entreprise, les demandes auraient un impact sur son service sur horaire et que sa source principale de revenus était son service de navette en direction de l'aéroport international Lester B. Pearson. Aucune mention n'a été faite de l'impact sur ses services de nolisement offerts sur le marché faisant l'objet des demandes de Tower.

De l'opinion de la Commission, Coachway faisait très peu de voyages nolisés et conséquemment les demandes de Tower n'auraient pas d'impact économique sur les opérations de Coachway si elles étaient accordées.

Les demandes ont été accordées tenant compte des restrictions appropriées.

Demanderesse:	**Denny Bus Lines Ltd. (« Denny »)** **Dossiers: 32250-A12/13** **Acton, ON**
Opposantes:	1. Floyd Sinton Limited (« Sinton ») 2. Hammond Transportation Limited (« Hammond »)
Demande:	Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de lieux dans le comté de Simcoe.
Preuve de la demanderesse:	Denny Bus Lines Ltd. est en affaire depuis 1960. Les objectifs de Denny étaient d'étendre son service de haute qualité et d'offrir un choix à la fois sur son propre marché et sur le marché en émergence de Simcoe. Denny a soutenu que le secteur n'était pas bien desservi par les transporteurs, qu'il y avait un manque d'autobus et qu'il y avait un besoin désespéré pour des transporteurs additionnels. Denny a aussi déclaré qu'il sentait une augmentation des besoins en services nolisés et que conséquemment il souhaitait étendre et offrir ses services au public de Simcoe.

Six témoins du public ont supporté les demandes et ont déclaré:

- Qu'il y avait un manque d'autobus dans Simcoe;
- Que Simcoe était un marché en croissance rapide;
- Que Denny était un transporteur fiable et expérimenté et qui donnait un service de qualité; et
- Que les tarifs chargés par Denny étaient compétitifs.

Pour ces raisons, le public était d'avis que Simcoe avait besoin des services de Denny.

Preuve des opposantes: Sinton a déclaré :

- Qu'il avait trois bases d'opérations dans Simcoe i.e. Barrie, Collingwood et Craighurst;
- Qu'il a opéré plus de 1000 voyages nolisés jusqu'à maintenant à partir de Simcoe. Il a aussi opéré autour 400 voyages scolaires par mois;
- Que Denny serait une menace économique si les demandes étaient accordées;
- Qu'il n'y avait aucune preuve du public relativement au besoin pour des autobus scolaires; et
- Que le service offert dans Simcoe était son pain et son beurre et que toutes ses installations, employés et son équipement étaient basés là.

Pour ces raisons les demandes devraient être rejetées.

Hammond a témoigné :

- Qu'il était en affaire dans Simcoe depuis 1971;
- Qu'il détenait des permis couvrant le territoire de Simcoe et qu'il offrait une variété de services;
- Que ses voyages nolisés avaient chuté au cours des deux dernières années ayant pour résultat que ses autobus n'étaient utilisées qu'à 50%;
- Que la preuve du public ne supportait que le besoin pour des autobus de catégorie «A»;
- Qu'avec 20% de ses revenus provenant des voyages nolisés avec une moyenne de profit de 4%, toute coupure dans le marché du nolisement aurait un impact immédiat et significatif sur ses opérations; et
- Que la preuve du public n'a pas démontré un besoin pour ce service et les demandes devraient être rejetées.

Décision: La Commission a conclu que:

- Denny, une compagnie de taille moyenne, s'est efforcé d'étendre ses permis afin d'augmenter son efficacité et l'utilisation de son équipement. La population de Simcoe augmente rapidement et

Denny voulait élargir ses services dans ce marché en émergence. Denny avait la capacité financière pour offrir ce service, il avait exploité son entreprise en observant les lois et la Commission a conclu qu'il avait rencontré le test d'aptitude i.e. prêt et capable de fournir le service si le permis était accordé.

- Le public a témoigné qu'il y avait un manque d'équipement dans Simcoe. Denny a toujours été leur premier choix à cause de son équipement, ses conducteurs et son service et ils voulaient continuer cette relation dans Simcoe. La Commission a conclu que la preuve du public, même si elle n'était pas extensive, a rencontré le test statutaire de la commodité et du besoin du public.

- La Commission a pris en considération qu'un nombre de transporteurs qui détenaient des permis pour desservir Simcoe n'avaient pas opposé les demandes parce que les demandes n'auraient pas d'impact économique sur leurs opérations. La Commission a conclu que Sinton et Hammond ne pouvaient à eux seuls desservir les besoins du public de Simcoe.

- Vu que Denny ne stationnerait pas d'équipement à Toronto, il devrait se rendre à Simcoe à vide et qu'il ne chargerait pas des taux réduits, la Commission a conclu que l'impact économique sur les opposantes serait minimal.

La Commission a décidé que Denny a rencontré le test de nécessité et commodité publiques et les demandes ont été accordées mais elles ont été limitées à l'utilisation des véhicules de catégorie «A» seulement.

Demandeur:	**Earl L. Duplassie (« North Shore ») o/a North Shore Transit Manitouwadge, ON**	**Dossier: 46189**
Opposante:	Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)	
Demande:	Il s'agissait d'une demande afin d'offrir un service de transport de passagers sur horaire entre Manitouwadge, White River, Mobert Reserve, Marathon et Thunder Bay en utilisant des routes désignées en utilisant des véhicules de catégorie «D» seulement.	
Preuve de la demanderesse:	North Shore a proposé d'offrir un service quotidien entre des lieux situés dans le secteur faisant l'objet de la demande. Le service inclurait un service d'embarquement et de débarquement porte-à-porte et inclurait aussi une nuit d'hôtel à Thunder Bay. North Shore a estimé que l'entreprise aurait du succès et qu'il n'y aurait aucun impact sur les opérations de Greyhound parce qu'il recherchait une nouvelle sorte de clientèle que Greyhound ne desservait pas présentement. Quinze témoins du public ont témoigné au support de la demande. Ils ont déclaré:	

- Qu'ils voulaient un meilleur service que celui présentement offert par Greyhound;
- Que plutôt de conduire leurs propres véhicules, il serait plus commode d'utiliser le service de North Shore;
- Qu'il n'était pas commode de se rendre jusqu'à la route pour prendre Greyhound et que d'embarquer dans la municipalité tel que proposé par North Shore était idéal pour rencontrer leurs besoins;
- Que le service était essentiel afin de se rendre à des rendez-vous médicaux à cause de l'embarquement local ce qui n'était pas offert par Greyhound;
- Que les équipes sportives utiliseraient le service et cela signifiait que les parents n'auraient pas à aller reconduire les joueurs aux centres sportifs;
- Que les gens à la retraite avaient de la difficulté à conduire afin de rencontrer l'autobus de Greyhound et qu'ils voulaient la commodité d'un embarquement local;
- Que le coût d'un taxi pour aller à la rencontre de l'autobus de Greyhound à l'intersection de la route s'avérait élevé à la longue;et
- Qu'ils préféraient le tarif tout compris offert par North Shore au tarif autobus seulement de Greyhound.

Preuve de l'opposante: Greyhound a déclaré:

- Qu'il offrait un total de trois autobus chaque jour dans chaque direction pour un total de six autobus. Cela faisait partie de son service Trans-Canada;
- Qu'au mieux le service offert faisait seulement ses frais la plupart du temps;
- Que toute réduction du nombre de passagers éroderait son service sur la route 17;
- Qu'il suggérait que North Shore opère portes fermées entre Manitouwadge et Thunder Bay ou opère un service d'échange pour prendre des passagers provenant des centres plus petits jusqu'à la route 17 pour connecter avec Greyhound;
- Que l'occupation actuelle était seulement de 30% entre les points dans le secteur faisant l'objet de la demande; et
- Qu'il pensait que le service actuel était adéquat parce que le public n'avait jamais contacté Greyhound afin de lui communiquer leurs préoccupations.

Décision : Lorsque la Commission prend sa décision elle tient compte des facteurs suivants :

- Les besoins en transport du public;
- Le caractère unique ou distinctif du service proposé;
- La viabilité du service proposé et la durabilité du marché;
- L'aptitude du demandeur, et
- L'impact sur les transporteurs existants si le permis était accordé.

La preuve du public a exprimé un besoin pour un service qui n'est pas présentement disponible i.e. que le service existant ne les satisfait pas, que voyager pour se rendre jusqu'à l'autobus est incommode, que les autobus étaient sales, le coût etc. La Commission était d'opinion que les besoins du public n'étaient pas desservis et que le service proposé par le demandeur offrirait au public le choix d'un moyen de voyager plus commode.

Le service proposé par le demandeur offrait un service porte-à-porte pour tous les passagers. La Commission était d'opinion que le caractère unique ou distinctif du service servirait les besoins du public voyageur dans le secteur, et plus particulièrement les voyageurs plus âgés.

La viabilité financière de l'opération préoccupait la Commission. Cependant, la Commission a déclaré que si l'investissement initial était limité, North Shore pourrait réduire les risques financiers possibles.

Greyhound n'a pas fourni à la Commission des statistiques fiables relativement au service donné i.e. le nombre de passagers qui avait embarqué et débarqué dans le secteur faisant l'objet de la demande. Conséquemment la Commission n'a pas été capable de déterminer les pertes, s'il y lieu, que subirait Greyhound si la demande était accordée. La Commission était d'opinion que Greyhound n'a pas démontré qu'il y aurait un impact économique sur ses opérations si le permis était accordé.

La demande a été accordée mais a été limitée à l'utilisation de seulement deux véhicules de catégorie «D».

Demandeur:	**Doug W. McLeod** **o/a «Dream Limo Service»** **Kincardine, ON**	**Dossier: 46238**
Opposante:	Kunkel Bus Lines Ltd. (« Kunkel »)	
Demande:	Une demande de permis de transport nolisé intra-provincial à partir de la municipalité régionale de Peel et des comtés de Bruce et de Middlesex limitée à l'utilisation de véhicules de catétorie «D» ayant une capacité assise de 12 passagers excluant le conducteur. À l'audience la demande a été modifiée pour desservir seulement les municipalités de Arran-Elderslie, Saugeen Shores, Kincardine et Huron-Kinloss, toutes situées dans le comté de Bruce.	
Preuve du demandeur:	Dream Limo Service a offert de limiter ses opérations à l'utilisation des limousines allongées seulement. Présentement le demandeur n'avait qu'un véhicule et ne planifiait pas d'en ajouter d'autres à sa flotte. Le secteur faisant l'objet de la demande n'avait pas de service de limousine et Kunkel était situé à 60 kilomètres. Dream Limo Service était prêt à servir le public i.e. mariages, des évènements corporatifs et sociaux. Il offrirait des voyages quotidiens pour aller magasiner,	

pour des voyages touristiques ou des rendez-vous médicaux. Ce genre de service n'était pas présentement disponible et n'aurait aucun impact sur Kunkel vu qu'il n'offrait ce service. Le service proposé était financièrement viable et offrirait un choix au public.

Cinq membres du public sont venus supporter la demande :

- Les voyages quotidiens de Dream Limo Service apparaissait un concept particulièrement intéressant pour la Chambre de commerce de Paisley, surtout que cela porterait assistance aux personnes à la retraite se rendant à leurs rendez-vous médicaux de façon régulière;
- Plusieurs clubs du canton de Huron-Kinloss appréciaient aussi le concept des voyages quotidiens vu que ce service n'était pas présentement disponible;
- Le gérant de l'aéroport de Kincardine a témoigné que le fait d'avoir un autre service de limousine bénéficierait à la population et offrirait une alternative; et
- Une femme d'affaire de Kincardine voulait une alternative parce qu'elle avait rencontré des difficultés lorsqu'elle avait utilisé le service de Kunkel.

Preuve de la défenderesse:

Kunkel a déclaré :

- Qu'il avait toujours rencontré les besoins du public dans le secteur faisant l'objet de la demande. Il est en affaire depuis plus de 50 ans; il emploie des gens de la localité et est disponible 24 heures par jour, 7 jours par semaine;
- Qu'il n'y avait aucune croissance anticipée de la population et l'ajout d'un autre transporteur aurait un effet négatif sur ses opérations;
- Qu'il doutait de la capacité de Dream Limo Service de fournir le service et sa publicité au public était trompeuse; et
- Que les services de limousine ne représentait que 1% des services de transport de passagers et que les passagers du comté de Bruce étaient d'une importance critique pour survivre et conséquemment il demandait que la Commission rejète la demande.

Décision:

En prenant sa décision, la Commission a considéré les besoins du public et l'impact économique sur Kunkel.

La Commission était d'opinion que le public bénéficierait d'obtenir les services d'un transporteur additionnel. Les voyages quotidiens proposés ont démontré un besoin du public pour un service qui n'était pas présentement disponible. Kunkel n'a pas prouvé que l'intérêt public ne serait pas servi si le permis était accordé. Relativement à l'impact économique sur Kunkel si le permis était accordé, Kunkel n'a fourni à la Commission aucune donnée financière au support de cette allégation. La Commission était d'opinion que le service proposé Dream Limo Service était nouveau. Kunkel n'offrait pas ce service et conséquemment il n'avait rien à perdre.

La demande a été accordée mais a été limitée à l'utilisation de seulement 2 véhicules de catégorie «D».

Demanderesse:	**Parkview Transit Inc. («Parkview»)** **Collingwood, ON**	Dossier: 45515-A
Opposantes:	1. Floyd Sinton Limited (« Sinton ») 2. Laidlaw Transit Ltd. (« Laidlaw »)	
Demande:	Demande de transport nolisé intra-provincial à partir des municipalités de Collingwood, Wasaga Beach et Clearview, toutes situées dans le comté de Simcoe, utilisant des véhicules de catégorie «D» seulement.	
Preuve de la demanderesse:	Les témoins du public ont déclaré que: • Simcoe est un secteur ayant une des plus fortes croissances en Ontario et qu'il y a un besoin pour plus de services; • L'industrie du voyage s'attendait à une croissance dans le nombre de voyages ayant comme origine l'Ontario et faits par des groupes d'étudiants; • Ils utilisaient présentement les services de Parkview et qu'ils étaient très satisfaits du service et qu'il voudrait utiliser ses services dans le secteur faisant l'objet de la demande si elle était accordée; • Ils étaient satisfaits des services de Sinton mais ils pensaient qu'ils devraient avoir un choix dans les transporteurs et dans les tarifs de façon à obtenir les meilleurs prix possibles; • Ils considéraient que le service de Parkview était fiable, courtois, amical et un qui réagissait rapidement aux urgences, les conducteurs étaient fiables, courtois et amicaux; et • À cause du manque de fonds, Parkview donnait souvent les services de ces autobus, ce qui était apprécié. Parkview a déclaré que: • Laidlaw n'était pas un facteur du fait qu'il n'offrait pas de services efficaces dans le secteur faisant l'objet de la demande malgré les permis étendus que l'entreprise détenait. Le public n'était pas au courant des services offerts par Laidlaw et, conséquemment, si la demande était accordée, il n'y aurait pas d'impact économique sur Laidlaw. • Sinton dessert un secteur très large et sans restriction. Ses prétentions qu'elle perdait de l'argent étaient insoutenables. L'autobus spécial de Parkview serait un avantage pour le marché à cause des prix réduits.	
Preuve des opposantes:	Sinton, une entreprise familiale de longue date, a déclaré qu'elle avait rencontré tous les besoins du public. Elle avait perdu une portion importante de sa clientèle lorsqu'une compagnie avait annulé son	

contrat avec elle et qu'elle avait commencé à offrir son propre service. Since a déclaré qu'elle avait fait face à une baisse de revenus entre 2002 et 2003. Elle avait les installations, le personnel et l'équipement afin de rencontrer les besoins du public. Le marché n'était pas substantiel comme l'alléguait Parkview et, conséquemment, il n'y avait aucun besoin d'un transporteur additionnel afin de desservir le public.

Laidlaw a déclaré qu'il transportait des passagers à Wasaga Beach et Collingwood et que l'entreprise serait impactée si le permis était accordé à Parkview. Laidlaw a aussi fourni à la Commission des statistiques sur l'utilisation de son équipement, la publicité faite et ses tarifs de nolisement.

Sinton et Laidlaw étaient d'opinion que les besoins du public n'avaient pas été établis et ainsi la demande devrait être rejetée.

Décision:

En se basant sur la preuve, la Commission a conclu que le secteur en question était en expansion et qu'il y aurait une demande additionnelle pour des services de transport de passagers. Il y avait des besoins variés. Le public utilisait Parkview localement et voulait l'utiliser pour des voyages plus longs. Le public voulait aussi un choix dans les transporteurs et qu'il y avait de la place pour tout le monde sur le marché. Les besoins du public n'étaient pas substantiels mais, lorsque pris comme un tout, la Commission était d'opinion que Parkview avait rencontré le test de la commodité et de besoin du public.

La Commission s'est ensuite tournée vers la question de l'impact économique sur les opposantes si les permis étaient accordés et la question de pourquoi il ne serait pas dans l'intérêt public d'accorder la demande.

La Commission était d'opinion que les opérations de Laidlaw ne souffriraient aucun impact parce qu'il avait très peu de clientèle dans le secteur et que ses clients continueraient d'utiliser ses services. La Commission a déclaré que Sinton n'avait pas fourni aucune information financière fiable et conséquemment la Commission ne pouvait déterminer l'impact économique sur les opérations de Sinton si la demande était accordée. Les opposantes n'ont pas prouvé que le fait d'accorder la demande ne serait pas dans l'intérêt public. La Commission était d'opinion que le public bénéficierait de la disponibilité d'un transporteur additionnel.

La demande a été accordée.

Requérante: **1301923 Ontario Ltd.**
o/a Sovereign Sedan & Limousine
(«Sovereign »)
Ottawa, ON

Dossier: 46251-RE(1)

Défenderesse : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada («Travaux publics»).

Requête:

Sovereign a allégué que Travaux publics avait engagé les services d'un transporteur qui ne détenait pas de permis afin de donner des services de transport de passagers et qu'il avait contrevenu à l'article 2 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

Preuve de la requérante:

Sovereign a allégué que Travaux publics a utilisé les services de Prestige Limousine et Shuttle Service et Caddy Cab Millennium Limousine qui ne détiennent pas les permis nécessaires pour faire les voyages. Sovereign a déclaré que le contrat écrit établissant les conditions de transport insistait sur le fait que les transporteurs devaient détenir les permis requis et que les contrats seraient soumis aux lois de l'Ontario. En dépit de cela, Travaux publics a de manière flagrante engagé des transporteurs qui ne détenaient pas les permis requis et devrait être trouvé coupable d'avoir contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et payer la pénalité.

Preuve de la défenderesse:

Travaux publics a déclaré :

- Que sa Majesté aux droits du Canada bénéficie d'une «immunité statutaire», conformément à la *Loi sur l'Interprétation*.
- Que sa Majesté aux droits du Canada bénéficie aussi de l'immunité inter-juridictionnelle parce que la Législature de l'Ontario n'a pas la compétence pour passer une loi afin de réglementer Ses affaires.
- Qu'aucune ordonnance de faire peut être imposée à la Couronne; et
- Que Sovereign n'est pas une «personne intéressée» pour les fins de l'audience.

Décision:

La Commission a déclaré que:

L'article 2 de la LVTC place le fardeau sur les personnes organisant le transport de passagers de s'assurer qu'ils utilisent toujours les services de transporteurs détenant les permis requis. Le but est de s'assurer que seulement des détenteurs de permis qualifiés qui ont les niveaux d'assurance requis fournissent des services de transport de passagers. La législation, introduite en 1996, a bien servi l'intérêt public résultant en de conséquences sévères pour l'organisateur i.e. la fermeture des compagnies des ordonnances de cesser les pratiques illégales et la récupération des frais. En utilisant seulement des détenteurs de permis, la législation assure la sécurité de la population de l'Ontario.

Dans le cas présent, l'organisateur contre lequel la plainte est portée, est Travaux publics et est représenté par le Procureur général du Canada. La Commission accepte les représentations de Travaux publics qu'il a une immunité statutaire et que conséquemment il ne contrevenait pas à la LVTC. Cependant la Commission a exprimé les préoccupations suivantes:

- L'utilisation de Travaux publics de transporteurs ne détenant pas les permis requis basé sur le coût seulement et ne tenant aucun

compte de s'assurer que les transporteurs détenaient les permis requis et étaient dûment assurés n'étaient pas dans l'esprit de la loi;

- Le fait que les transporteurs utilisés puissent ne pas détenir les permis appropriés, ne pas avoir le niveau de couverture d'assurance approprié, ne pas employer des conducteurs qualifiés ou de ne pas maintenir leurs véhicules de manière sécuritaire préoccupait beaucoup la Commission;
- Le fait que le véhicule impliqué puisse être arrêté et détenu par les inspecteurs routiers parce qu'il était exploité en contravention de la loi résultant ainsi en des délais ou malaise pour le public voyageur était possible; et
- La Commission administre et la loi provinciale et la loi fédérale relativement au transport de passagers. Conséquemment, vu que les gouvernements ont comme priorité première l'intérêt public, ils devraient être des chefs de file relativement au respect des lois. Après tout, un simple coup de téléphone à la Commission éliminerait tout doute relativement à la légalité ou illégalité d'un exploitant. Cependant, en fin de compte, la Commission s'est dit encouragée de constater que, dans le futur, Travaux publics s'efforcera d'utiliser les services de détenteurs de permis seulement.

La requête a été rejetée.

Demanderesse: **R.J.C. Connections Transportation Service Inc. (« RJC »)**
Barrie, ON

Dossier: 46216

Opposantes:

1. Ontario Northland Transportation Commission («ONTC»)
2. Allandale School Transit Limited («Allandale»)

Demande:

Demande de permis de transport de passagers sur horaire entre le comté de Simcoe, les municipalités régionales de Peel et de York et Toronto et limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale assise de 7 passagers incluant le conducteur.

Preuve de la demanderesse:

Treize témoins du public ont témoigné au support de la demande:

- Ils voyageaient principalement à l'aéroport international Lester B. Pearson ou à la station de métro Union, avaient utilisé les services de RJC et aimaient le service et utiliseraient ses services si la demande était accordée;
- La majorité des témoins n'avait pas utilisé les services des opposantes et, ceux qui les avaient utilisés, avaient eu des difficultés avec le service;
- RJC offrait un bon équipement, des conducteurs de qualité, un service direct pour se rendre à destination et généralement offrait un excellent service; et
- Si RJC obtenait le permis, il ne serait pas une menace économique pour les opposantes du fait qu'il y avait de la place

sur le marché pour plus d'une compagnie parce que le marché était en croissance et que la communauté était nantie.

RJC a témoigné que :

- Il opère 6 véhicules qui sont offerts sur demande et pré-arrangé et emploie quatorze personnes. Il a un programme d'entretien préventif et les dossiers des véhicules et des conducteurs sont scrutés avec soin;
- Il dessert une vaste clientèle – des professionnels, des politiciens, des gens d'affaire, des personnes à la retraite, des agents de voyages et des individus;
- Ses recherches indiquent qu'il y a trois marchés distincts: un service de navette, des limousines et un service de navette plus, lequel il offre. Il offre un service privé ou semi-privé, pré-arrangé et sur demande accompagné de journaux et de café et les passagers sont prêts à payer le prix pour ce service;
- Les opposantes n'offrent pas ce service. Ils font des arrêts multiples en route vers l'aéroport ou les passagers doivent se rendre au terminus d'autobus pour prendre l'autobus; et
- Il est d'avis qu'il y a de la place pour tout le monde sur le marché. Il n'est pas intéressé à offrir le service donné par les opposantes et il offre un choix différent de service au public voyageur et il n'aurait pas d'impact économique sur les opposantes.

Preuve des opposantes : Allandale a déclaré que:

- Il offre un service de navette 24 heures par jour en direction de l'aéroport international de Lester B. Pearson à partir de points dans Simcoe. Les évènements du 11 septembre 2001 ont eu un impact négatif sur ses opérations. Il publicise ses services de manière extensive dans les pages jaunes, sur son site web et dans les autres médias. Toute perte de clientèle au profit de RJC aurait impact sur ses opérations. Il fait des pieds et des mains pour augmenter ses revenus; ses services de transport scolaire supportent son service aéroportuaire. Il a allégué que RJC a opéré illégalement par le passé et qu'il continuait de le faire jusqu'à ce jour.

ONTC a déclaré que:

- Il offre sept voyages quotidiens, onze les vendredis et neuf les dimanches entre Orillia/Barrie et Toronto. ONTC a fait des investissements importants dans ses autobus et terminus et toute réduction dans le nombre de passagers aurait un impact négatif sur ses opérations. Il n'offre pas un service direct vers l'aéroport international Lester B. Pearson mais les passagers peuvent transférer avec un autobus Go pour se rendre à l'aéroport. ONTC s'est concentré sur son service aux clients et essaie d'attirer plus de clients.

Les opposantes ont demandé à la Commission de rejeter la demande.

Décision:

La Commission a conclu que l'opposition de ONTC n'avait pas de mérite. Les services offerts sont de terminus à terminus sans service personnalisé et sans service direct vers l'aéroport. Le public demandait un service pré-arrangé, sur demande avec embarquement à la résidence et débarquement à un endroit sélectionné, un service que ne peut offrir ONTC. En dépit des tarifs très bas de ONTC comparés à ceux de RJC, le public voulait quand même voyager avec RJC. ONTC n'a pas fourni de statistiques relativement à la perte de revenus si le permis était accordé. La Commission a conclu qu'il n'y aurait d'impact économique.

Allandale n'a pas présenté de preuve d'impact économique sur ses opérations si la demande était accordée. RJC est en opérations depuis un certain nombre d'années et cela n'a pas eu d'impact économique sur les opérations d'Allandale. Le service est différent et la clientèle est différente.

La Commission a conclu que RJC avait opéré sans le savoir sans détenir le permis requis et a immédiatement déposé la demande afin d'obtenir le permis requis lorsqu'il a appris les exigences de détenir un permis de transport. Le public a exprimé un haut niveau de satisfaction envers le service offert part RJC et il était prêt à payer un tarif plus élevé pour obtenir un service sur demande et personnalisé.

La Commission, ayant considéré l'aptitude de la demanderesse, les besoins du public, le niveau de compétition, la suffisance et la qualité du service existant et l'impact économique sur les opposantes si la demande était accordée, a conclu que l'émission d'un permis à RJC servirait la nécessité et la commodité publiques et la demande a été accordée.

Demanderesse: **Wills Motor Limited («Wills»)** **Dossier: 20178-Y/Z**
Brinbrook, ON

Opposantes:

1. Cherrey Bus Lines Inc. («Cherry»)
2. Kunkel Bus Lines Ltd. («Kunkel»)
3. Maxima Tours Inc.

Demande :

Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial pour le compte de MacDonald Tours Inc. («MacDonald») à partir de la ville de Hamilton, les municipalités régionales de Halton, Waterloo et Niagara et les comtés de Grey, Bruce, Huron, Perth, Dufferin, Wellington, Brant, Oxford, Haldimand et Norfolk. Les voyages se limitaient à des tours pour des fins pédagogiques seulement.

Preuve de la demanderesse:

Le témoin de MacDonald a déclaré qu'il utilise les autobus de plusieurs compagnies de transport pour ses tours pédagogiques. Sa préoccupation principale est d'obtenir des autobus de qualité. Les compagnies actuelles n'étaient pas capables de rencontrer ses besoins et très souvent ils ont sous-contracté les voyages à d'autres compagnies, ayant comme résultat que l'équipement ne rencontrait

ses exigences et de là une perte de clients. Il supportait les demandes parce qu'il voulait les services d'un transporteur qui pouvait garantir de l'équipement de qualité. Par le passé, il a utilisé les services de Wills et il a reçu un excellent service. Il a utilisé les services des opposantes par le passé mais il avait fait face à des problèmes de coûts et elles ne pouvaient garantir l'équipement. Il avait besoin à l'avance d'engagements fermes de la part des transporteurs de façon à ce qu'il puisse fixer ses prix. Il continuerait d'utiliser les services des opposantes et ceux de Wills si le permis était accordé. Entre 80 et 85% de ses affaires sont faites dans les mois de mai et juin et il voulait s'assurer d'obtenir de l'équipement de qualité et c'est pourquoi il supportait les demandes.

Wills a témoigné qu'il voulait s'assurer que MacDonald aura toujours de l'équipement de qualité et qu'il lui importait peu si les services des opposantes venaient en premier du fait qu'il était prêt à desservir l'excédent de passagers. Wills a témoigné que, même après avoir obtenu les permis, il ne voyait pas l'impact économique sur les opposantes.

Preuve des opposantes:

Cherrey a déclaré que:

- Il détient les permis pour desservir le secteur faisant l'objet de la demande. Il a déclaré que le secteur des tours pédagogiques était très compétitif et que très souvent les organisateurs de tours réservent des autobus auprès de plusieurs transporteurs avant de prendre une décision à savoir quel transporteur ils vont choisir. Cherrey s'est dit préoccupée par des changements de dernière minute à cause d'une chute de l'intérêt des étudiants ou à cause de circonstances imprévues. Il pourrait faire face à toutes les demandes du public si cela était nécessaire.

Kunkel a déclaré que:

- Il détenait les permis pour desservir les comtés de Grey et Bruce. Il a fait affaire avec MacDonald par le passé mais qu'ils se sont brouillés depuis à cause d'annulations à la dernière minute. Il a avisé que le taux d'utilisation de son équipement était bas et que d'émettre un permis à un autre transporteur nuirait à ses opérations.

Décision:

La Commission s'inquiétait que MacDonald ne puisse obtenir le type d'équipement dont il avait besoin. Le besoin de MacDonald d'avoir le choix d'un transporteur additionnel, était de l'opinion de la Commission raisonnable du fait que cela assurerait la sauvegarde de ses contrats et éviterait des pertes futures. Son entreprise dépendait de la disponibilité de l'équipement et du service et la Commission était satisfaite qu'il y avait un besoin réel pour le service de la part du public.

La Commission a déclaré que les opposantes n'ont pas prouvé que le public n'y gagnerait pas si Wills obtenait les permis. Du fait que les opposantes ont fourni très peu de données financières, la Commission

n'était pas capable de déterminer l'impact financier sur les opposantes si les demandes étaient accordées. En se basant sur les témoignages de Wills et de MacDonald, les demandes visaient principalement à fournir un transporteur additionnel et Wills était prêt à prendre l'excédent des passagers si les opposantes ne pouvaient pas accommoder MacDonald.

En se basant sur le besoin et la commodité du public et le fait que l'impact économique sur les opposantes sera négligeable, les demandes ont été accordées.